



联合国  
贸易和发展会议

Distr.  
GENERAL

TD/B/COM.3/EM.30/3  
12 November 2007

CHINESE  
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会  
企业、工商促进和发展委员会  
过境运输区域合作专家会议：有利于  
内陆和过境发展中国家的解决办法  
2007年9月27日至28日，日内瓦

过境运输区域合作：有利于内陆和过境  
发展中国家的解决办法专家会议的报告

目 录

	<u>页 次</u>
一、主席的总结.....	2
二、组织事项.....	9
 <u>附 件</u>	
出席情况.....	11

## 一、主席的总结

1. 根据企业、工商促进和发展委员会第十一届会议的决定，过境运输区域合作：有利于内陆和过境发展中国家的解决办法专家会议于 2007 年 9 月 27 日和 28 日举行。专家们收到了由秘书处编写的背景文件(TD/B/COM.3/EM.30/2)。

2. 会议提供了一个论坛，在实际解决办法的基础上探讨改进国际过境运输运作的模式和最佳做法，以便为了内陆和过境发展中国家的利益增强过境运输。

3. 专家们来自(a) 贸易、运输和其他部委；(b) 海关部门；(c) 其他机构；(d) 私营部门组织；(e) 公营和私营运输公司；以及(f)处理贸易、运输和多边谈判专门机构。

4. 实质性的讨论归结为下列几个主题：

(a) 行业对于过境的观点和经验；

(b) 过境国的策略；

(c) 选定的过境安排；

(d) 结论和今后的道路。

5. 在会议的开场白中，提到了 2007 年 8 月 28 日和 29 日在蒙古乌兰巴托召开的内陆发展中国家贸易部长会议通过的宣言。这项宣言的一份副本在专家会议上分发。联系这份文件，与会者强调，过境问题对于 31 个没有出海口的内陆发展中国家和过境国都是极为重要的。

### A. 行业对于过境的观点和经验

6. 与会者指出，货物运输商为了具有竞争性，必须将重点放在有效控制供应链上面。供应链不再是一国的，而是已经变得更加全球化，因此，其管理变得更加复杂。

7. 运输商在优化供应链方面的主要制约因素之一是基础设施的局限性问题，诸如公路和港口拥塞和铁路系统欠发达等。必须解决这些问题，才能确保经济持续增长。特别是可以通过利用铁路运输商品来创造额外的运输能力。为了满足基础设施的需求，必须纳入多模式的解决办法、公私伙伴关系联盟的做法。然而，

对于基础设施的公私部门伙伴关系投资，只是当这种合伙证明是有效的才会有吸引力。

8. 在供应链合成体中，每一个供应商的服务业绩被认为是关键性的。举例来说，港口拥塞阻碍了供应链。透明度和信息的可获性对于各走廊的存活力是关键性的，而例如通过涉及用户和各部门的论坛来清楚查明和交流需求是至关重要的。

9. 经营区域过境业务的货物运输商的其他主要关切的问题，包括缺乏现代化的规章，复杂而不协调的边境手续造成高昂的成本，缺乏跨界合作、缺乏物流总站和枢纽，缺乏走廊安排的框架，信息及通信技术不够深入，以及资本和人力资源的局限性等。

## B. 过境国的策略

10. 有关实施过境安排的最重要的问题之一，是必须有一个项国家级以及与各邻国之间的明确的过境策略。在这方面，一项国家过境策略的主要目标包括：  
(a) 促进贸易，目的在于提高效率，降低过境费用；以及(b) 着眼于区域的经济一体化和贸易促进。

11. 通常认为，一项国家过境策略包括三个层次，包括与各邻国的双边协议、区域安排和多边协议。在这方面，一个特定的国家可以是好几项区域过境安排的一方，例如泰国既是大湄公河次区域经济合作协议的成员国，又是东南亚国家联盟促进货物过境框架协议的成员国。

12. 与会者特别感兴趣地注意到，在等待全面实施大湄公河次区域解决办法的同时，各成员国已经通过诸如谅解备忘录等双边安排，开始采取临时的“快车道”实施措施。

## C. 选定的过境安排

### 1. 区域过境安排

13. 在介绍的范围内，与会者认为，关于区域过境的一般考虑包括政治方面，促进贸易的大环境，过境协议和双边贸易的联系，以及将贸易和运输放在一个一体化的体制中考虑的系统的方法。

14. 与会者感到，在可能时，应当将区域解决办法纳入多边方法，以便满足大陆走廊的过境需求，避免孤立各个别区域。孤立的解决办法的消极后果包括对运输业和各部门造成混乱。

15. 关于营运问题，重要的考虑包括过境自由、进入专业和进入市场。其他与营运有关的问题考虑包括财务事项、基础设施使用人付费，以及运输技术的利用。关于运输工具问题，应当给予过境自由，诸如技术标准文件问题应当予以考虑。影响到驾驶员的问题—如驾驶执照问题，简化专业驾驶员获得签证问题，休息时间问题，包括为危险品发放的证明在内的特别证明问题，以及健康保险政策问题—在区域协议中也应该涉及。最后，在货物方面，应该进一步发展在世界贸易组织的框架里的过境自由。

16. 在区域安排方面，介绍了东部和南部非洲共同市场的例子。东部和南部非洲共同市场的过境协议除了其他之外，将重点放在实体基础设施上面，包括总站、行政和监管事项、海关和港口手续、沿路设施、使用人收费、边境运作、移民，以及向营运人和车辆发放执照等。

17. 在实体基础设施方面，需要除了其他之外，通过建造短缺的运输环节来增加区域的联系程度。

18. 关于诸如促进贸易等“软”问题，需要采用有益的监管和机构框架，消除非实体性的制约，以及促进向贸易和能力建设提供便利。一项有益的政策还涉及促进私人投资及参与基础设施与监管和机构前沿的改革，包括促进竞争和赋予监管部门权力。

19. 与会者指出，走廊结构可以建立在区域经济社区、多边协议，以及同政府和行业的双边和混成解决办法的框架内，如达累斯萨拉姆走廊。

20. 最后，与会者指出，区域经济社区的主要任务将建立在国际多边框架内建立的总的原则的基础上，并且对之进行改制和适应，以符合国家和区域级别的规格。这方面的难题是，许多发展中国家由于能力的制约而无法实施所采用的手段。因此，建设实施方面的能力是十分重要的。

## 2. 双边过境安排

21. 双边交通主要应当确保互惠性和受到控制的交通。传统上，双边运输和过境安排发展基于两个阶段：第一阶段基于外交亲善和很少细节，而第二阶段则是有关第一阶段协议的详细实施。

22. 在欧洲，双边过境安排传统上包括货运和人员运输。

23. 双边运输和过境安排传统上包含若干标准的特点，包括关税和纳税的豁免，主管部门的指定，所允许的旅行的定义及对旅行许可证的要求，以及车辆的大小和重量等。

24. 在欧洲，双边运输和过境安排逐渐从纯粹管制和限制双边交通的数量(竞争重点)转向把重点放在过境交通的全部污染排出量上面。

25. 双边运输和过境安排的好处是：(a) 这些安排明确制定了常常是以国际法律文书为基础的监管框架；(b) 它们可以以互惠为基础；以及(c) 各国可以实施诸如环境保护等具体政策。它们的缺陷是：(a) 这样的协议常常载有数量限制，从而造成较高的运输成本；(b) 没有确保更加广泛的国际和谐；以及(c) 它们的行政管理费用高昂。人们期望，双边协议将被多边和区域方式所取代。

26. 在各项运输规章、联合国协议方面，特别是在内陆运输方面，联合国欧洲委员会的各项协议提出了确保对于贸易、运输和过境采取协调方法的一个坚实的框架。

## 3. 走廊安排

27. 与会者指出，包括走廊管理在内的过境安排的主要因素之一，是过境的迟延和不可靠性所导致的成本。根据世界银行最近的一项研究，这些因素比过境存货的成本高 8 倍。

28. 此外，世界银行研究的结论指出，在降低物流成本方面可以获取最大收益的地方，是提高供应链的可预报性、减少寻租活动，以及除其他之外，通过取消卡特尔、辛迪加等办法改革市场结构。

29. 世界银行最近完成了两项关于过境成本和管理过境走廊的最佳做法的研究。正在准备有关货物跟踪、供应链管理、空运运费，边界管理及其他事项的进一步的研究。

30. 在过境管理方面，提出了沃尔维斯走廊集团的例子。沃尔维斯走廊集团同南部非洲发展共同体密切合作，向这个区域提供西部的门户。

31. 沃尔维斯走廊集团是一个多国家、多走廊的网络。这个走廊的基础设施的发展花了 10 年时间，其重点已经转移到了提供方便上。沃尔维斯走廊集团是一个公私伙伴关系联盟，包括海关、港口以及私营运输部门。

32. 从沃尔维斯走廊集团可以学到的一些有关教益是：

- (a) 发展的基本原理：必须将走廊问题纳入国家和区域的议程，并以经济/商业的基本原理为基础。
- (b) 机构框架：必须创建一个因地制宜的框架，由于各国政治和经济的国情不同，不可能应用一种“举世咸宜”的框架。下面几个因素是基本必需的：公私伙伴关系联盟、正确的成员身份、良好管理能力，以及充分的资金。
- (c) 发展方案：以综合方法为基础的方案应当处理核心的过境问题，并且包括走廊的促销和营销事项。

33. 此外，诸如通过走廊交流论坛和对于实施问题作出迅速回应来交流信息和最佳做法，证明对于成功发展走廊是极为重要的。

#### 4. 海关过境安排

34. 过境经营者在海关过境体制方面所面临的问题可以简单描述为：(a) 需要应付两种或更多种的国家要求；(b) 提供国家单证的要求；以及常有的(c) 提供国家担保的要求。

35. 诸如《国际公路货运公约》这样的国际海关过境体制协助对 55 个执行这项《公约》的国家的海关过境要求提供了一种协调和综合的方式。这项《公约》

向联合国全体成员国开放，并且基于独特的保证和开单系统、相互承认、经批准的装货单位和集装箱以及经批准的营运人这些原则。其结果是，《国际公路货运公约》的运作向营运人提供了高效的流程，给成员国带来了收益。

36. 在国家一级，许多国家实施了为一国提供风险管理和有担保的安排的海关过境体制。在许多国家里，这样的体制在将各海关办事处联系起来的信通技术的支持下执行，以便确保对于过境营运进行持续的海关控制。

## 5. 过境管理的信通技术解决办法

37. 货物群体服务原先是发展用于对港口和内地贸易，包括过境货物的管制的综合系统的要求作出回应的。

38. 货物群体系统不同于单一窗口概念，在于这些系统建立在一种开放的实时综合信通技术的方法的基础上，而单一窗口方法则建立在的一种集中的基础上。此外，货物群体服务适用于整个供应链。

39. 货物群体系统不像单一窗口系统，它将商业和海关系统进行整合，并且可以纳入保障供应链安全的世界海关组织框架。

40. 海关改革和现代化的过程的目标在于在加强海关的行政管理的同时简化贸易。贸发会议海关数据自动化系统通过将重点置于诸如财务收款和统计，实施和保障以及便利贸易等关键方面的海关流程电脑化来协助这个进程。

41. 海关数据自动化系统正在 80 多个国家实施，并且基于普遍接受的国际标准。

42. 海关数据自动化系统方案包括一个过境模块，可以协助各国管理国内过境体制以及诸如《国际公路货运公约》这样的区域和国际体制。

43. 使得过境体制能适当发挥职能的基本要素包括一个描述各种职能和流程、切实提供保证、确保主张结构以及提供交流的法律框架。所有这些要素都是通过海关数据自动化系统模块提供的。

#### D. 结论和今后的道路

44. 内陆发展中国家只能从与贸易有关的全球化过程中获得有限的利益。为了补救这种状况，务必改善这些国家的贸易商人对全球市场的进入。从广泛的政策观点来看，过境自由的原则提供了这种进入。尽管这条原则得到普遍接受，但是考虑到用户和过境服务提供人的利益，需要更多地将重点放在这个观念的应用和实施上面。如果能够做到这一点，过境就能够给各发展中国家和过境国带来一种双赢的局面。

45. 这次会议所产生的一种明确的用户要求，是必须扩展供应链，使其达到内陆发展中国家的用户和消费者。在这方面，必须做更多的工作来协调各机构和私营部门的用户，特别是通过增进透明度和可预报性来做到，而这一点就是用户的一个要求。

46. 在 多边、区域和双边的解决办法之间的关系方面有一项明确的谅解，这就是尽可能要以多边解决办法为主，而区域、双边和地方的解决办法在可能的情况下应当建立在多边解决办法的框架上。然而，经验表明，需要在区域、双边或地方各级对多边的解决办法进行改制，因为，“举世咸宜”的解决办法是没有的。

47. 在这方面，世界海关组织所实施的多边解决办法—例如通过《国际公路货运公约》和世贸组织的各项规章—能够使得内陆和过境发展中国家同全球市场的发生联系。在这方面，在某些案例中，可能需要通过双边和地方的解决办法临时开辟应用这种原则的“快车道”，直到区域解决办法谈判出来为止。

48. 除其他之外包括海港、空港、干港、公路、铁路和多式联运基础设施在内的实体运输基础设施的存在和高效使用，是能够产生高效过境解决办法的一项先决条件。重要的是，必需在地方、国家和区域各级考虑涉及公营和私营部门筹资的基础设施问题。在这方面，号召各国际金融机构提供充足的资金资源。

49. 要求在国家和区域级别上对机构基础设施作出进一步的投资以改善过境状况。其中包括促进合伙关系的三大组别，即公营和私营部门、内陆和过境发展中国家，以及服务提供人和用户之间的交流。

50. 走廊发展需要得到进一步的支持，特别是在形成概念和实施方面，以及通过分享最佳做法予以支持。必须通过查明服务和环境，特别是作为工业发展举

措和政策，由主流过境走廊提供的服务和环境的长期可行性，来确保走廊安排的财政可持续性。

51. 信通技术被认为是确保过境解决办法的可持续性的最重要的支持手段。在这方面，确保各个用户和国家的信通系统之间的相互可操作性是十分重要的。这一点除其他之外，可以通过连接供应链所有各方的群体系统予以确保。在这方面，海关过境体制不仅应当通过使用信通技术系统予以进一步整合，而且还应当进行进一步的政策改革，以便改进过境处理。

## 二、组织事项

### A. 专家会议的召开

52. 本次专家会议于 2007 年 9 月 27 日在日内瓦万国宫由联合国贸发会议秘书长素帕猜·巴尼巴滴博士主持召开。

### B. 选举主席团

(议程项目 1)

53. 在开幕会议上，专家会议选出主席团成员如下：

主 席： Rigoberto Gauto Vielman 先生(巴拉圭)

副主席兼报告员： Edouard Bizumuremyi 先生(卢旺达)

### C. 通过议程和安排工作

(议程项目 2)

54. 在同次会议上，专家会议通过了 TD/B/COM.3/EM.30/1 号文件所载的临时议程。会议议程如下：

1. 选举主席团
2. 通过议程和安排工作
3. 过境运输区域合作：有利于内陆和过境发展中国家的解决办法
4. 通过会议报告

#### D. 文 件

55. 为便于会议审议实质性项目，专家会议收到了贸发会议秘书处题为“过境运输区域合作：有利于内陆和过境发展中国家的解决办法”的说明(TD/B/COM.3/EM.30/2)。

#### E. 通过会议报告

(议程项目 4)

56. 在闭幕会议上，专家会议授权报告员在主席的领导下编写会议的最后报告。

## 附 件 <sup>1</sup>

### 出 席 情 况

1. 下列贸发会议成员国派代表出席会议：

阿富汗	肯尼亚
阿尔巴尼亚	黎巴嫩
安道尔	立陶宛
安哥拉	马达加斯加
阿塞拜疆	马里
白俄罗斯	墨西哥
贝宁	纳米比亚
玻利维亚	尼泊尔
布基纳法索	尼日利亚
柬埔寨	巴基斯坦
喀麦隆	巴拉圭
智利	俄罗斯联邦
中国	卢旺达
科特迪瓦	沙特阿拉伯
古巴	塞内加尔
多米尼加共和国	斯里兰卡
加纳	泰国
几内亚	多哥
洪都拉斯	乌克兰
印度	越南
伊朗(伊斯兰共和国)	赞比亚
伊拉克	津巴布韦
意大利	

2. 以下政府间组织派代表出席了会议：

非洲联盟

---

<sup>1</sup> 与会者名单，见 TD/B/COM.3/EM.30/INF.1。

东部和南部非洲共同市场

3. 下列联合国机构派代表出席了会议：

非洲经济委员会

4. 下列专门机构和相关组织派代表出席了会议：

联合国工业发展组织

世界银行

世界贸易组织

5. 以下专题小组成员出席了会议：

**Brenda Horne** 女士，南非运输人理事会，南非 Nelspruit

**Phantong Loykulnanta** 先生，泰国驻比利时布鲁塞尔大使馆(海关事务)

**Peter Krausz** 先生，国际公路运输联盟，瑞士日内瓦

**Gilbert Maeti** 先生，东部和南部非洲共同市场，赞比亚卢萨卡

**Eva Molnar** 女士，联合国欧洲经济委员会运输处，瑞士日内瓦

**Graham Smith** 先生，世界银行运输经济学家，美国华盛顿

**Frank Gschwender** 先生，沃尔维斯走廊集团业务发展执行官

**Konstantin Glukhekiy** 先生，联合国欧洲经济委员会，瑞士日内瓦

**Mohammed Javad Atrchian** 先生，伊朗伊斯兰共和国运输部

**Marelia Martinez Rivas** 女士，贸易促进顾问，法国巴黎

-- -- -- -- --